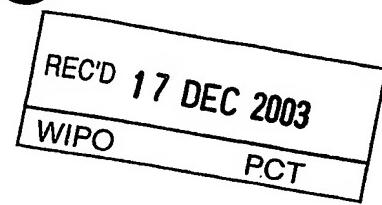


BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

**Prioritätsbescheinigung über die Einreichung
einer Patentanmeldung**

Aktenzeichen: 102 50 459.8

Anmeldetag: 30. Oktober 2002

Anmelder/Inhaber: FAG Kugelfischer AG & Co KG, Schweinfurt/DE

Erstanmelder: FAG Kugelfischer Georg Schäfer AG,
Schweinfurt/DE

Bezeichnung: Wälzlager in Luftfahrzeugen

IPC: F 16 C 19/99

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 12. November 2003
Deutsches Patent- und Markenamt

Der Präsident
Im Auftrag

A 9161
03/00
EDV-L

PRIORITY DOCUMENT
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH
RULE 17 1(a) OR (h)

BEST AVAILABLE COPY



5

Zusammenfassung

Wälzlager in Luftfahrzeugen

Ein- oder mehrreihiges Wälzlager (1; 2) mit dünnwandigen Laufringen (3, 4, 5), wobei die Laufringe (3, 4, 5) aus einem martensitischen, durchgehärteten Stahl bestehen und folgende Merkmale aufweisen:

- eine Oberflächenhärte (7, 7a) von $>= 613 \text{ HV}$ (56 HRC) im Bereich der Laufflächen,
- eine Kernhärte (8) von $>= 285 \text{ HV}$ (28 HRC),
- eine Differenz (Δ) zwischen Oberflächenhärte und Kernhärte $>= 150 \text{ HV}$ (9HRC),
- ein Erreichen der Kernhärte in einer Tiefe zwischen 8 % des Wälzkörperlängsdurchmessers und 90 % der Wandstärke im Laufbahnguss unter der Laufbahn,
- ein Verhältnis des Teilkreisdurchmessers T_k zum Wälzkörperlängsdurchmesser D_w von $>= 20$.

Figur 1

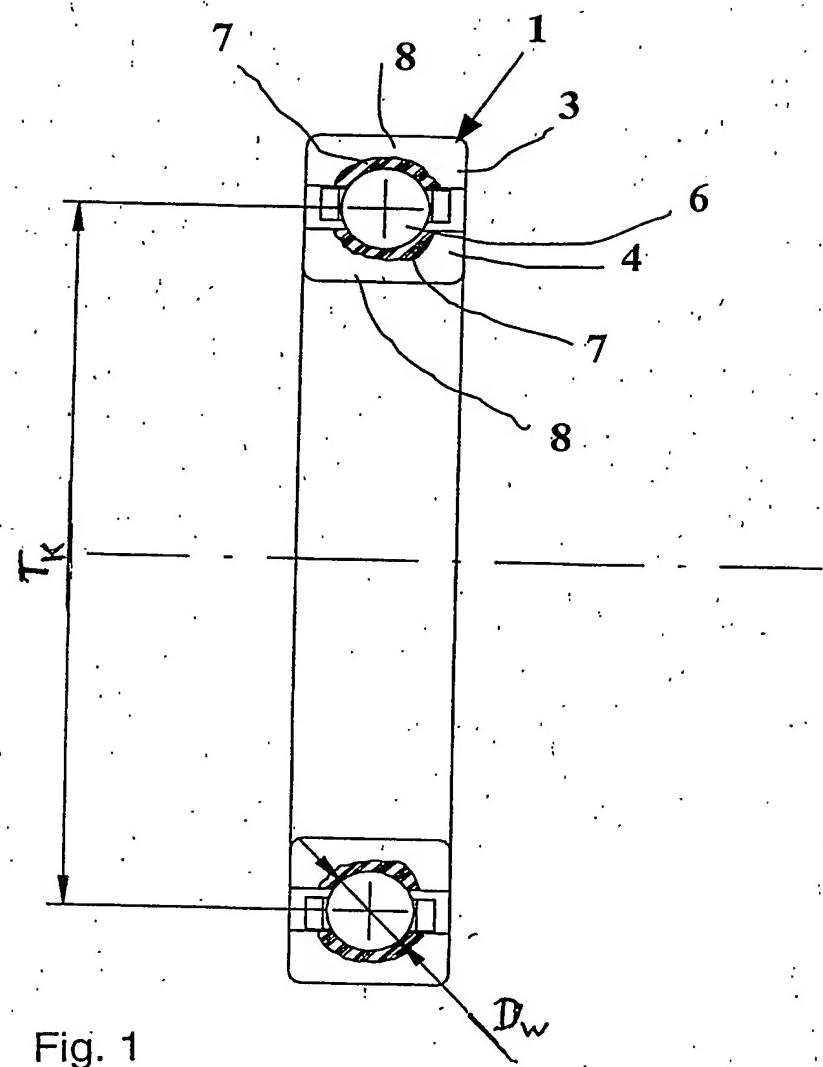


Fig. 1

5

Wälzlagerringe in Luftfahrzeugen

Gebiet der Erfindung

Die Erfindung betrifft ein Wälzlagerring, das in Luftfahrzeugen insbesondere Hubschraubern eingesetzt wird.

Bei Luftfahrzeugen bestehen besondere Anforderungen bezüglich des Leichtbaus. Aus diesem Grunde müssen auch die Wälzlagerringe, die in diesen Luftfahrzeugen eingesetzt werden, den Anforderungen bezüglich Leichtbau genügen. Bei den gleichzeitig gestiegenen Forderungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Wälzlagerringe hat sich das Problem ergeben, dass übliche durchhärrende Wälzlagerringstähle aufgrund der bei den hohen Belastungen möglicherweise auftretenden Rissen so nicht mehr verwendet werden können.

In der DE 8711624 U wird ein Wälzlagerring für Fluganwendungen gezeigt, das den Forderungen nach Leichtbau genügt, jedoch eine sehr schwer herzustellende Form aufweist. Trotz der aufwendigen Form dieses Wälzlagerringes sind die Anforderungen nach möglichst geringer Rissneigung mit dieser Form nicht gelöst.

Aufgabe der Erfindung

Es besteht also die Aufgabe ein Verfahren für dünnwandige Wälzlagerringe in Fluganwendungen vorzuschlagen, bei dem die Rissgefahr reduziert ist.

Beschreibung der Erfindung

Die Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die Merkmale im kennzeichnenden Teil des Anspruches 1 gelöst.

- Der Kern der Erfindung besteht darin, dass die Laufringe des Wälzlagers in der Randschicht gehärtet werden. Durch diese Randschichthärtung ist es möglich, auch bei dünnwandigen Werkstoffen die Rissgefahr deutlich zu reduzieren. Durch die geringere Kernhärte der Laufringe wird eine mögliche Rissbildung, die in den Laufflächen bzw. im Wälzkontakt ihren Ursprung nimmt, an der weiteren Ausbreitung gehindert.
- 10 Besonders positive Eigenschaften der erfinderischen Ringe ergeben sich bei einer Oberflächenhärte im Bereich der Laufringe von > 613 HV (56 HRC) sowie einer Kernhärte in den dünnwandigen Ringen von > 285 HV (28 HRC). Die Kernhärte wird in einer Tiefe zwischen 8% des Wälzkörperlängsdurchmessers und 90% der Wandstärke der Laufbahn im Laufbahnguss erreicht.
- 15 In diesem Zusammenhang wird von dünnwandigen Laufringen dann gesprochen, wenn der Teilkreisdurchmesser (T_k) im Verhältnis zum Wälzkörperlängsdurchmesser (D_w) größer gleich 20 ist. ($T_k / D_w \geq 20$).

Kurze Beschreibung der Figuren

20 Figur 1 zeigt ein einreihiges Rillenkugellager im Schnitt

Figur 2 zeigt ein zweireihiges Schräfkugellager im Schnitt

Ausführliche Beschreibung der Zeichnungen

In der Figur 1 wird ein einreihiges Rillenkugellager 1 gezeigt. Der Außenring 3, der Innenring 4 und die Wälzlagerringe 6 sind dargestellt. Der Bereich der Oberflächenhärte 7 von $> = 613$ HV ist um den Bereich der Laufbahn herum eingezeichnet. Der Bereich der Kernhärte 8 schließt sich an den Bereich der Oberflä-

chenhärte 7 an. Die Lage des Teilkreisdurchmessers T_k sowie der Wälzkörperdurchmesser D_w sind der Zeichnung aufgeführt. Der Teilkreisdurchmesser T_k ist auf den Mittelpunkt zweier gegenüberliegender Kugeln bezogen.

In der Figur 2 ist ein zweireihiges Wälzlagerring in Form eines zweireihigen Schräkgugellagers dargestellt. Der gemeinsame Außenring 5 umfasst zwei Laufbahnen, in denen die Kugeln 6 abwälzen. Dieses zweireihige Schräkgugellager 2 hat zwei Innenringe 4. Die Lage des Teilkreisdurchmessers T_k und des Wälzkörperlängsdurchmessers D_w sind Analog zur Figur 1 gezeichnet. Der Bereich der Oberflächenhärte von $> = 613$ HV ist im Bereich der Laufbahn sowohl des Innenringes 4 als auch des Außenringes 5 dargestellt. Der zusammenhängende Bereich der Oberflächenhärte von zwei benachbarten Laufbahnen 7a ist dargestellt. Bei Bauteilen mit zwei Laufbahnen gibt es auch die Möglichkeit, den Bereich der Oberflächenhärte 7 getrennt um die Laufbahnen zu legen.

15. Bezugszeichenliste

- 1 einreihiges Wälzlagerring, Rillenkugellager
- 2 zweireihiges Wälzlagerring, Schräkgugellager
- 3 Außenring
- 4 Innenring
- 5 Außenring zweireihig
- 6 Wälzkörper
- 7 Bereich der Oberflächenhärte an der Laufbahn
- 7a Bereich der Oberflächenhärte für zwei Laufbahnen
- 8 Bereich Kernhärte
- 25 T_k Teilkreisdurchmesser
- D_w Wälzkörperlängsdurchmesser

5

Ansprüche

Wälzlager in Luftfahrzeugen

1. Ein- oder mehrreihiges Wälzlager (1, 2) mit dünnwandigen Laufringen (3, 4, 5), **dadurch gekennzeichnet**, dass die Laufringe (3, 4, 5) aus einem martensitischen, durchgehärteten Stahl bestehen und folgende Merkmale aufweisen:
 - eine Oberflächenhärte (7, 7a) von $>= 613 \text{ HV}$ (56 HRC) im Bereich der Laufflächen,
 - eine Kernhärte (8) von $>= 285 \text{ HV}$ (28 HRC),
 - eine Differenz (Δ) zwischen Oberflächenhärte und Kernhärte $>= 150 \text{ HV}$ (9HRc),
 - ein Erreichen der Kernhärte in einer Tiefe zwischen 8 % des Wälzkörperlängsdurchmessers und 90 % der Wandstärke im Laufbahnguss unter der Laufbahn,
 - ein Verhältnis des Teilkreisdurchmessers T_k zum Wälzkörperlängsdurchmesser D_w von $>= 20$.
2. Wälzlager nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Härte bei einer Tiefe von 4 % vom Wälzkörperlängsdurchmesser D_w höchstens 70 HV (4 HRC) niedriger liegt als an der Oberfläche.
3. Wälzkörper nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Laufflächen (3, 4, 5) aus einem korrosionsbeständigen Stahl bestehen.
4. Wälzlager nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Laufflächen (3, 4, 5) mit Befestigungsflanschen und/oder Versteifungselementen versehen sind.

15

25

30

5. Wälzlagern nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Wälzkörper (6) aus durchgehärtetem, martensitischem Wälzlagerstahl oder aus randschichtgehärtetem Stahl oder aus korrosionsbeständigem Stahl oder aus Keramik bestehen.
5. 6. Wälzlagern nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Wälzkörper Kugeln sind.
7. Wälzlagern nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Wälzkörper Rollen sind.

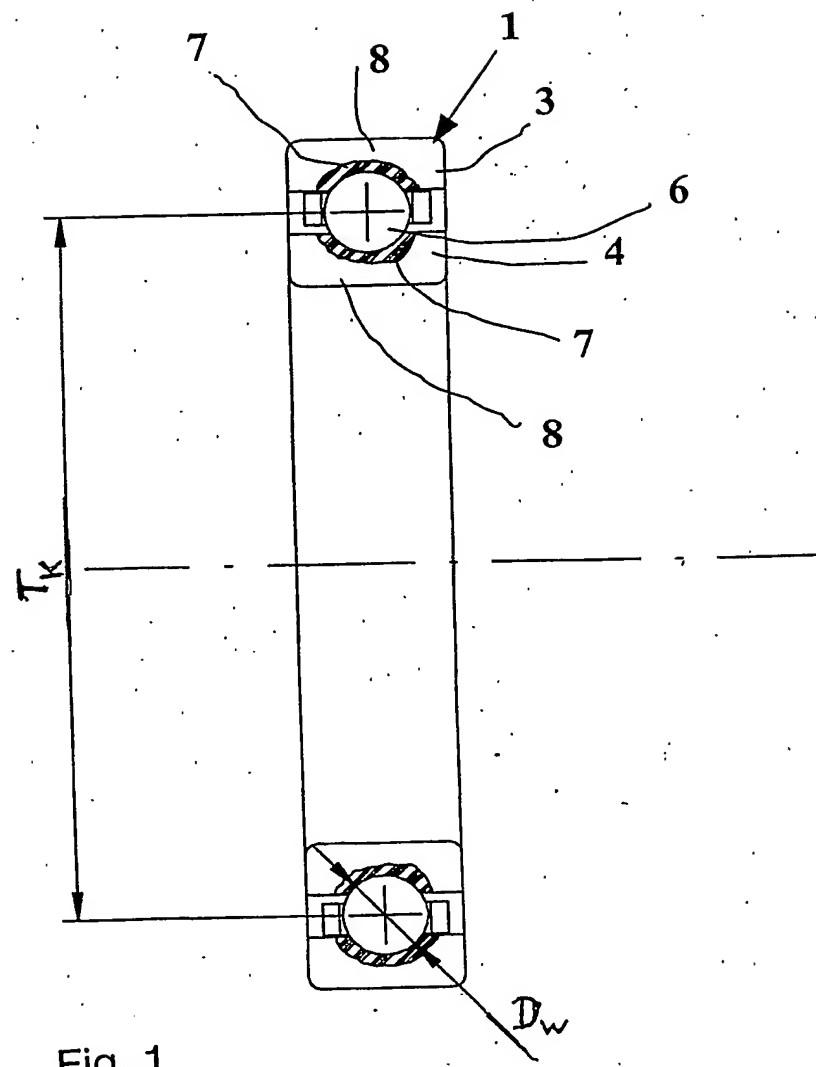


Fig. 1

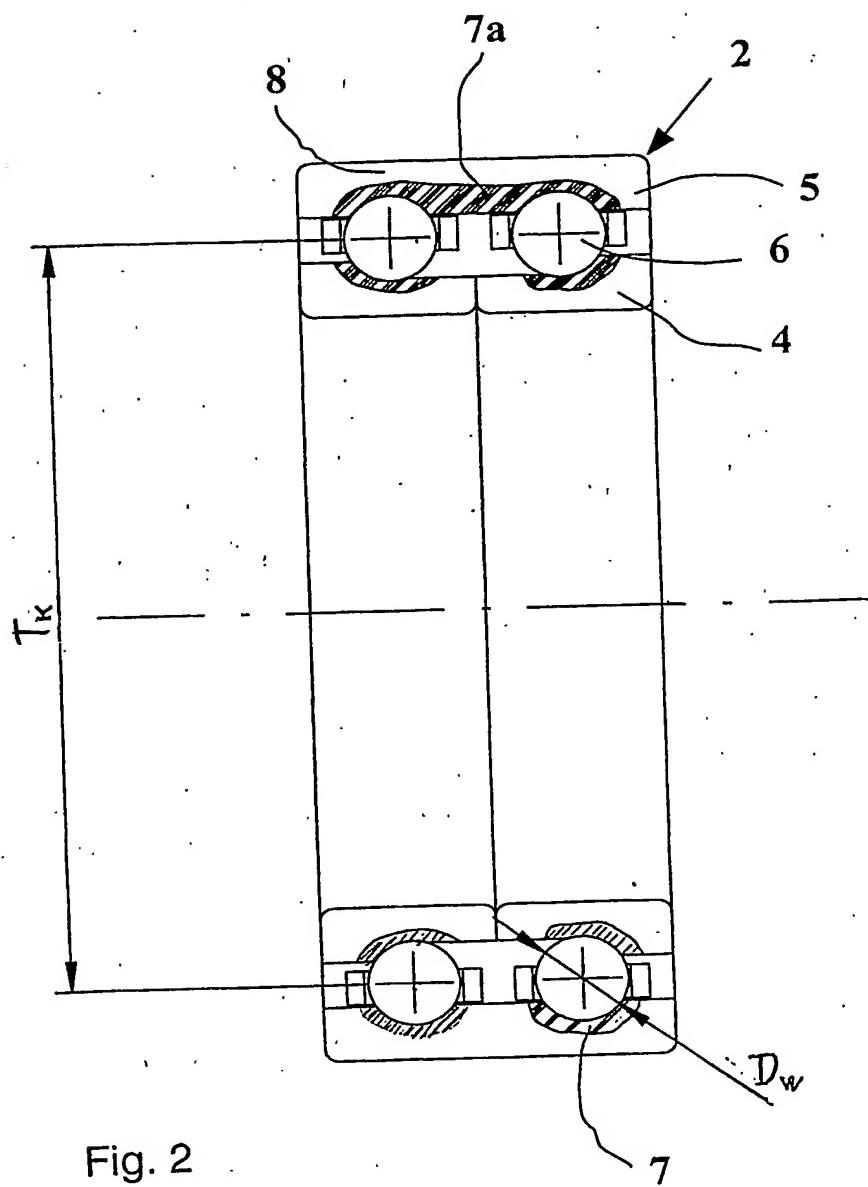


Fig. 2

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- BLACK BORDERS**
- IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- FADED TEXT OR DRAWING**
- BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- SKEWED/SLANTED IMAGES**
- COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- GRAY SCALE DOCUMENTS**
- LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- OTHER:** _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.